SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 17 y 54 minutos)

- La Comisión de Defensa Nacional tiene el gusto de recibir al señor Ministro de Defensa Nacional y a sus asesores.

Cabe recordar que esta comparecencia se origina en la sesión del lunes pasado cuando el señor Senador Garat planteó su preocupación por el accidente que experimentara el avión de la Fuerza Aérea Uruguaya a fines de enero de 2004. A su vez, en esa oportunidad se agregaron tres inquietudes formuladas por el señor Senador Fernández Huidobro: balance y perspectivas del trabajo de relevamiento de la plataforma continental a cargo del buque Oyarbide; situación del Apostadero Naval de La Paloma en caso de que se instale allí la "Terminal Granelera", y el tema vinculado a si el señor candidato a la Presidencia de la República, escribano Guillermo Stirling, se ha reunido con los señores Comandantes en Jefe o con alguno de ellos.

Deseo aclarar que tal como me había comprometido, me puse en contacto con el señor Ministro esa misma noche, oportunidad en la que me señaló que salvo que existiera algún inconveniente de último momento, estaba dispuesto a comparecer en la tarde de hoy.

Dado que son muchos los puntos a considerar y el señor Ministro está informado de ellos -puesto que se los envié por escrito- salvo que algún señor Senador desee realizar una introducción, corresponde dar la palabra al señor Ministro, a quien rogamos que se refiera a los temas que motivan esta convocatoria, por su orden. Naturalmente, podrá ceder el uso de la palabra a cualquiera de sus asesores cuando lo estime oportuno.

SEÑOR GARAT.- Señor Presidente: ante todo, pido disculpas por la disfonía que padezco en este momento. Pese a ella, como fui yo quien planteó el tema, que luego fue aprobado por el Plenario del Senado –al que tendremos que informar sobre el resultado de esta reunión- escucharemos con mucho gusto al señor Ministro en esta oportunidad. Para comenzar, expondré cuál es la situación que me movió a hacer este pedido al Plenario de la Cámara de Senadores.

Primeramente, dada la gravedad del hecho ocurrido, está demás decir que compartimos el dolor que deben estar sintiendo todos los integrantes de las Fuerzas Armadas por la pérdida de dos valiosos oficiales de esa Arma. Sin embargo, debemos manifestar también que nos hemos enterado por la prensa –pues no ha habido informe oficial al Parlamento- del resultado de la investigación que hizo público el Comando de la Fuerza Aérea y, por supuesto, el Ministerio de Defensa Nacional. Con todo el respeto y la estima que me merecen los señores aquí presentes, debo decir que, a mi juicio -estoy hablando desde el punto de vista personal- ese informe es totalmente insatisfactorio, pues de ninguna manera explica las causas que provocaron el accidente.

Aclaramos que no está en nuestro ánimo el retrotraernos aquí al drama vivido, sino buscar que se tomen las medidas para que ese tipo de cosas no ocurra nunca más. Por eso, queremos escuchar del señor Ministro –o de quien él indique- un informe cabal, total y absolutamente definido de lo que, según se considera, han sido las causas del accidente que tuvo lugar.

Con respecto al informe, hay muchos aspectos de él que me resultan confusos y contradictorios. Fui quien realizó el planteo de este tema en el Plenario de la Cámara de Senadores, que lo consideró de suficiente gravedad como para recibir un informe de la Comisión de Defensa del Senado sobre los hechos ocurridos. Nosotros creemos, más allá del resultado de la investigación que se ha hecho público, que existieron otras causas que condujeron a esta situación y, por lo tanto, sobre esto es que nos gustaría escuchar su opinión. No nos interesa buscar responsabilidades; simplemente queremos ver qué se puede hacer, constructivamente, para que estas cosas no vuelvan a ocurrir.

SEÑOR MINISTRO.- En principio no había entendido muy bien la referencia que el señor Senador Garat había hecho a un pronunciamiento del Senado sobre este aspecto; aparentemente, el señor Senador habría planteado el tema en el Plenario, que entendiendo que se trataba de un tema relevante, consideró que debía ser considerado por la Comisión de Defensa Nacional, la que oportunamente debería informar al Cuerpo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tengo la duda –y la comentaba ahora con el señor Senador Korzeniak- acerca de si el planteamiento no había sido formulado en la media hora previa.

SEÑOR GARAT.- No, señor Presidente; hubo una resolución expresa del Senado con respecto a esto.

SEÑOR MINISTRO.- Voy a tomar las primeras y las últimas expresiones del señor Senador Garat, porque las comparto.

Estos desgraciadísimos accidentes siempre dejan enseñanzas, y es precisamente en lo que tenemos que poner énfasis: en determinar si algo de lo que ocurrió pudo ser evitado en alguna medida, para que no ocurra en el futuro. Por lo tanto, encaro el debate con el ánimo de determinar qué fue lo que ocurrió y en qué medida, de ser posible, logramos aunar criterios que permitan, en un determinado momento, evitar situaciones de esta naturaleza.

Concretamente, me voy a referir al episodio de la aeronave siniestrada, sin perjuicio de lo cual podrán surgir elementos complementarios que iremos analizando en su oportunidad.

Quiero señalar que no bien se tuvo la primera información de que había una aeronave en dificultades, como es de estilo se me informó directamente del hecho y, como me encontraba en mi casa que queda a muy poca distancia de la Base Aérea Nº 1, decidí trasladarme hasta allí y me constituí junto a todo el equipo que estuvo trabajando desde el primer momento en el lugar de este desgraciado accidente. Lo digo porque las circunstancias hicieron que viviera personalmente el episodio y puedo afirmar que todo el angustiante y dramático proceso que se vive en los momentos en que no se tiene una información certera de lo que está ocurriendo en una aeronave con dos pilotos, genera un clima tal que solamente participando de él se lo puede apreciar en su total

dimensión, sobre todo cuando se abriga la esperanza de que las informaciones no confirmen lo que el sentido común suele pronosticar.

El 31 de enero último, una aeronave tipo Cesna A 37B que pertenece al Escuadrón Aéreo Nº II, tipo caza, se encontraba en las proximidades de la ciudad de Florida. Había llegado hasta ese lugar porque estaba regresando de una aproximación que se había frustrado en la pista donde debía aterrizar, en el Aeropuerto Internacional de Carrasco. Cuando el avión quiso operar para aterrizar, se encontró con una pista interdicta y con condiciones meteorológica adversas –calificadas como graves- en toda el área del Aeropuerto Internacional de Carrasco. Realmente se trató de una situación especialmente delicada, con elementos que no son comunes en esa zona y en esas condiciones, lo que hizo que la pista no pudiera ser operable.

El accidente de este avión -que, como dije, llegó a las proximidades de la ciudad de Florida- tuvo como consecuencia la muerte de sus dos pilotos: el Comandante de Brigada Aérea Nº II, Coronel Aviador don Heber E. Tomé y el piloto instructor y Jefe de Operaciones del Escuadrón Aéreo Nº II Caza, Capitán Aviador Gustavo Varela. Como los señores Senadores podrán apreciar, no se trataba de dos recién egresados de la Escuela Militar de Aeronáutica, sino del Jefe del Escuadrón Aéreo Nº II, Coronel Tomé y de quien lo acompañaba, en calidad de copiloto, el piloto instructor y Jefe de Operaciones del Escuadrón de la base donde era Comandante el Coronel Tomé. O sea que eran dos profesionales del más alto nivel para tripular un avión de esa naturaleza.

Ocurrido el accidente, se dispone de inmediato una investigación, para lo cual se siguen normas previamente establecidas, que se recogen en el Decreto Nº 343/89. Dicho decreto no innova, sino que recoge los procedimientos que en estos casos aplican todas las fuerzas aéreas de América, que son las normas de seguridad de vuelo que a nivel mundial se practican en cualquier país.

Para una investigación de esta naturaleza se toman en cuenta, esencialmente, tres factores: el humano, el material y el medioambiental, o medio ambiente, para utilizar los términos que usa la Fuerza Aérea. Si tuviéramos que ordenar un conjunto de causas que pudieran explicar el accidente, deberíamos señalar que generalmente existe una causa primaria -que puede ser más de una- pero que, originada ésta, se desencadena un conjunto de incidentes que terminan en un cúmulo de situaciones difíciles que se van incrementando a medida que la crisis por la cual atraviesa la aeronave va avanzando. Si se nos pidiera que señaláramos una causa como la primaria en este accidente, diríamos que aparece un elemento esencial que es el factor medioambiental. Dicho factor aparece como causa original, luego de los profundos estudios que se realizaron. Reitero que posteriormente se desencadenan una sucesión de problemas y fallas que son comunes a todo accidente aéreo de esta naturaleza.

Las condiciones meteorológicas eran extremadamente adversas y así fueron caracterizadas por los servicios técnicos de Meteorología. Ello genera esa secuencia de eventos desencadenantes en cuanto al epílogo de esta desgraciada situación, que fue la muerte de estos dos pilotos.

De la investigación que se ha llevado a cabo no surgen evidencias de mal funcionamiento de los distintos sistemas, previo a los elementos meteorológicos señalados. Es decir que cuando la aeronave despega y es autorizada a volar se realizan todos los controles necesarios, y sólo cuando todo está cubierto y colmado se le autoriza a la aeronave a operar. O sea que ante el hecho de tener que enfrentar los elementos meteorológicos con la gravedad -tal como lo expresé- que éstos tenían, no ha surgido ninguna evidencia de la investigación practicada en cuanto a que hubiera habido algún mal funcionamiento en cualquiera de los sistemas que forman parte de la apoyatura técnica de la aeronave.

Lo que aparece es una falla del sistema eléctrico por condición asociada a ingestión de agua en las unidades de regulación eléctrica. Esa brutal tormenta, tal como se comprobó, llegó incluso a producir hielo en varias partes del avión –tal como ocurre en todo tipo de aeronave que no está presurizadas y que por lo tanto sus cerramientos no son herméticos- y de los aviones que comprendían el conjunto de aparatos que habían salido de la ciudad de Durazno. En esta situación normalmente se da la penetración de agua, por lo que, en este caso, esa penetración de agua pudo haber afectado unidades de regulación eléctrica, que es lo que está contenido en el informe o comunicado que se hizo público. Allí se señala -respecto al factor humano y en lo que tiene que ver con la tripulación- la pérdida del sistema eléctrico e instrumentos de altitud y controles imprescindibles para desarrollar el vuelo en condiciones instrumentales seguras, lo que ocasionó la desorientación espacial de la tripulación y la inevitable pérdida del control de la aeronave. Sin duda, la pérdida total de los sistemas coloca a quienes están a cargo de la aeronave en una situación de absoluta orfandad técnica. No tienen la menor posibilidad de llegar a un dominio pleno de la situación que les permita asegurar por mucho tiempo el control de la aeronave.

Permítanme señalarles que, en el conjunto de las seis aeronaves que venían sobrevolando, era una aeronave especial porque en ella iba quien comandaba la escuadrilla y por tanto el que tenía la responsabilidad; es decir que todos estaban a su mando y respondían a las órdenes que él daba. Esto, obviamente, lo coloca en una situación de tensión nerviosa muy especial porque no sólo de él depende la unidad que él está piloteando, sino que el resto de la cuadrilla va a hacer lo que su Comandante indique. Por lo tanto, tenía la gran responsabilidad de saber qué pasaba con el resto de las aeronaves que estaban bajo su dominio.

Esto, reitero, genera evidentemente una situación de mucha tensión. Ya para entonces los controles se habían perdido totalmente e, incluso, se había llegado a la no comunicación entre los integrantes de la tripulación. El piloto –en este caso el Coronel Tomé- no tenía comunicación interna con su copiloto, el Capitán Varela. Esto quiere decir que el sistema se había afectado en su totalidad. No sólo habían perdido comunicación con las otras unidades, con la base de control y demás elementos próximos, sino que internamente estaban incomunicados.

Podemos decir que dentro del factor humano se pudieron constatar deficiencias en la preparación general de la misión debido a una apreciación inadecuada del pronóstico meteorológico. A su vez, se dio un desfase temporario de conciencia situacional, llevando al Comandante a cometer errores en la planificación y en la ejecución. Quien tiene la decisión de comandar un conjunto de aviones dispone de toda la información imprescindible y necesaria para poder iniciar la operación, por lo que aquí se puede llegar a la constatación de que no hubo una apreciación adecuada del pronóstico meteorológico. Con esto quiero decir que si bien se hicieron las evaluaciones del caso y se pensó que el estado ambiental habilitaba la misión con riesgos que podrían ser superados, el pronóstico meteorológico indicaba una cosa mucho más grave de la que supuso quien tenía la responsabilidad de conducir ese operativo.

SEÑOR GARAT.- No quisiera interrumpir al señor Ministro, pero a esta altura de su exposición se me plantea una gran interrogante.

Quisiera saber, claramente, de dónde partió la orden del cumplimiento de la misión. Reitero, ¿quién dio la orden del cumplimiento de la misión?

SEÑOR MINISTRO.- Le explico: la misión estaba vinculada a una ceremonia que se iba a realizar al día siguiente y que tenía que ver con el relevo del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea. Eso se iba a producir al día siguiente a la hora 11. Como es tradicional, en estos actos se realiza una parada militar –creo que incluye una revista de los efectivos- y en un momento dado de la ceremonia desfilan determinados aviones como parte de la manifestación militar que enmarca el cambio de Comandante. Por lo tanto, se trata de medidas rutinarias que están incluidas en el protocolo, y por ende las órdenes surgen de los Comandos habilitados para poder disponer. Eso es lo que refiere a la misión. La decisión del cumplimiento de la misión, la evaluación de las condiciones, la confirmación de la información que sobre el estado de las aeronaves se proporciona y quien en definitiva decide si la misión se cumple o no -porque la capacidad de decisión incluye el no cumplimiento de la misión en caso de que no existan garantías- es quien tiene el mando de la cuadrilla que va a participar de la propia misión, es decir, el Coronel que tenía a su cargo el mando de ese conjunto de aviones. El Coronel a cargo es quien decide si se despega o no, si se posterga, si se suspende o se anula la misión. Esto significa que la orden de la misión es independiente de las condiciones atmosféricas o meteorológicas, porque la orden se da varios días antes. Ahora bien; la decisión del cumplimiento de la misión se toma en el momento en que empieza a cumplirse dicha misión. Entonces, quien toma la decisión tiene la responsabilidad del comando del conjunto de los aviones.

SEÑOR GARAT.- Quiero clarificar este punto porque, por lo menos a mi juicio, es muy importante. ¿Qué clase de conexión hay entre el Comando de la Fuerza Aérea y el Comando de la que creo se llama Brigada II? Si hay condiciones adversas para el cumplimiento de una misión, ¿no hay en el Comando o en las operaciones generales -supongo que eso existirá- una advertencia acerca de qué está sucediendo o de la conveniencia de analizar el cumplimiento o no de la misión? Pregunto esto sobre todo teniendo en cuenta que se trataba de una misión puramente protocolar y no fundamental para la vida del país. Estaban empeorando las condiciones del tiempo en forma acelerada de tal manera que, según el informe, al salir de Durazno las condiciones eran buenas, pero pocos minutos después, al llegar a Montevideo las condiciones meteorológicas ya eran insufribles. Como suponemos que los informes más acabados y más orientados sobre la situación meteorológica tienen que estar aquí, en Montevideo, pregunto si no se estableció alguna conexión y simplemente se permitió el cumplimiento de la misión que era apreciada en forma equivocada por el Comandante fallecido en el accidente, debido a que en Durazno estaba bien el tiempo, o si por el contrario, alguien advirtió que las condiciones venían empeorando rápidamente. Concretamente, pregunto qué conexión existe en la información.

SEÑOR MINISTRO.- Señor Senador: lo que tenemos que dejar claro, entre otras cosas, es que quien estaba a cargo de esa misión era un señor Oficial Superior que, además, era el Comandante de una de las bases más importantes que la Fuerza tiene, como es la que se encuentra radicada en el departamento de Durazno. Era una jerarquía en el orden militar de especial gravitación y, por tanto, un hombre al que se consideraba habilitado para tomar las decisiones que él creyera en función de lo que se le estaba informando. Es decir que cuando él parte, los informes meteorológicos no son únicamente los de la base de Durazno, sino que él tiene también los del departamento de Montevideo, es decir, los de la situación meteorológica que se estaba dando en el Aeropuerto Internacional de Carrasco. Toda esta información le fue proporcionada en tiempo y forma por los debidos conductos que se utilizan para establecer las comunicaciones.

También es cierto, señor Senador, que cuando se aproximan a Carrasco, las condiciones meteorológicas tienen un incremento de gravedad que sorprendieron hasta a los propios técnicos que estaban en el Aeropuerto de Carrasco. Despega sabiendo que tiene condiciones meteorológicas adversas y seriamente adversas en Carrasco. A esas situaciones adversas y seriamente adversas se agrega un incremento de los problemas meteorológicos en Carrasco. Pero él no sale únicamente con el informe de cuál era el tiempo en Durazno, sino con el conocimiento cierto y claro de lo que estaba ocurriendo o de lo que podía ocurrir en el momento del arribo en el Aeropuerto Internacional de Carrasco.

SEÑOR GARAT.- Yo quiero aclarar este punto, porque el señor Ministro se da cuenta de que esta pregunta no se la puedo hacer al Comandante de la aeronave porque no está más en este mundo; de lo contrario se la haría a él. Pero la pregunta que yo hago no me ha sido contestada. Ante una situación que empeoraba, ¿no había ningún elemento en el Comando de la Fuerza que advirtiera y suspendiera la misión? ¿Qué misión de protocolo iba a ser que en condiciones absolutamente adversas pasaran aviones por sobre un desfile cuando no los iban a ver ni prácticamente a escuchar? ¿No había ningún elemento? Incluso, si no lo hay, lo debería haber. Me extraña que no me dijeran que había un elemento en el Comando que estuviera en el control y la vigilancia permanente de esa misión que se iba a cumplir para evitarla, porque la pérdida de vidas humanas es lo más importante que puede haber en un país, en general, y en un Arma, en especial.

Además, advierto otra cosa que he leído en la prensa. Cuando el año pasado se conmemoró el día de la Fuerza o algo así, en un homenaje que hubo en Durazno el señor Comandante fallecido de la Brigada Nº II negó la autorización de que los aviones volaran, porque no estaban en condiciones técnicas para hacerlo. Ahora bien, si según la información de prensa, por distintas razones el Comandante no dejó volar los aviones en su unidad, ¿cómo un hombre de experiencia, técnicamente capacitado, iba a ser tan arriesgado como para concluir llevar adelante una misión que por todos los medios estaba condenada al fracaso, incluso por los medios técnicos del avión que tenía que tripular? Yo me pregunto eso, señor Ministro, y si me pudieran dar una explicación al respecto, me sentiría satisfecho.

SEÑOR MINISTRO.- Señor Senador: no todo informe meteorológico adverso implica que el vuelo no pueda realizarse. Es decir: los aviones no vuelan únicamente cuando el sol está pleno o cuando no hay ni una nube ni una brisa, pues es el Comandante el que tiene que evaluar si en las condiciones meteorológicas que le informan, está habilitado o no a volar. Por lo tanto, podía haber una información que indicara una condición meteorológica adversa e igual disponerse el vuelo, y estaba bien hecho. El problema es evaluar ese hecho.

Quiero decir que aun en esas condiciones absolutamente adversas, dos de los aviones lograron aterrizar en Carrasco. Es decir que había una adversidad meteorológica grave, muy fuerte, que no impidió que dos de las seis aeronaves aterrizaran en el Aeropuerto Internacional de Carrasco. Las otras intentaron hacerlo, y como no lo lograron, regresaron a su base de origen. Cabe destacar que también allí cometieron una pequeña falta, ya que las instrucciones que se habían dado eran las de que en el caso de alguna dificultad en el aterrizaje en el Aeropuerto Internacional de Carrasco, se optara por Laguna del Sauce, donde se daban condiciones que permitían operar sin mayor riesgo. Sin embargo, los pilotos optaron por volver a la base de Durazno, a pesar de que tenían mucho más cerca esta otra posibilidad.

Se me explicaba que esto es un problema instintivo de un profesional aeronáutico, ya que la tendencia es a regresar al lugar de donde se sale, aunque el trayecto sea más largo; pero estaban debidamente instruidos en que la opción que tenían para un caso de dificultades era la pista de Laguna del Sauce y no el retorno a la base de Durazno adonde regresaron, no sin dificultades, pero en definitiva pudiendo aterrizar en condiciones aceptables.

El problema surge con el avión accidentado en esa situación de absoluto descontrol. No tenían idea de dónde estaban o en qué situación estaban y el avión cae a cinco kilómetros de la ciudad de Durazno. Tan es así que dos pilotos de experiencia y capacidad profesional intentan por todos los medios salvar la situación. Cuando recurren a la última instancia mediante la cual pudieron haberse salvado, lo hacen tarde. El señor Capitán Varela llega a eyectarse; pone en marcha el procedimiento de eyección, que funciona a plenitud, pero pudo comprobarse, por testigos que señalaron lo que vieron –esto sólo se ve cuando se produce determinada instancia en el operativo de la eyección- que el Capitán Varela se eyectó a 150 metros del suelo. Se estima que la altura normal mínima para poder poner en marcha este procedimiento son los 10.000 pies de altura, y en un caso extremadísimo podría hacerse hasta los 2.000 pies y eventualmente llegar a salvarse; es decir que tampoco está la certeza, que se da con mayores posibilidades, de cuando se hace el procedimiento a 10.000 pies.

El piloto Varela que, como dije, se eyectó, aparece alejado de donde quedó el avión, y se pudo comprobar que la eyección funcionó, pero estaba a 150 metros de la superficie. El Coronel Tomé no puso en marcha el procedimiento de eyección y, por tanto, el avión venía –hablando en términos no muy profesionales, pero muy gráficos- en picada y de nariz, es decir, en un ángulo de 90 grados. Los restos del Coronel quedaron incrustados en el avión mientras que los del Capitán quedaron fuera porque la eyección se produjo pero no hubo tiempo para permitir que funcionara todo el equipo.

Si el señor Senador Garat me permite, voy a hacer una reflexión en la que no pretendo comprender a la Fuerza Aérea y, por tanto, es de mi responsabilidad. Debo decir al señor Senador Garat que yo también me pregunto cómo este señor Oficial dispuso igual el cumplimiento de la misión. Lo digo con toda sinceridad, sin comprometer –reitero- la opinión de la Fuerza. Quiero compartir con ustedes esta pregunta que me hago luego de haber estudiado profundamente todos los antecedentes y de haberme reunido con los señores Oficiales Generales Superiores que me informaron de todos los detalles.

SEÑOR KORZENIAK.- Deseo preguntar al señor Ministro algo que quizás sea reiterativo. Si entendí bien, tengo la impresión de que había un jefe de misión, el aviador que lamentablemente falleció, que daba las órdenes del cumplimiento coyuntural y ordenaba salir, dentro del marco genérico, protocolar, que existía desde hacía varios días. Por la explicación que escuché, cuando venían llegando a Carrasco alguien dijo que no aterrizaran allí. Quiero saber si alguien dio esa orden o si fue el propio director de la misión quien dijo que, tal como estaban las cosas, él volvía. Tal vez esta pregunta contribuya a aclarar lo que quería saber el señor Senador Garat.

Por otro lado, quiero saber si la decisión de que si había algún problema para aterrizar en Carrasco se debía ir hacia Laguna del Sauce y no volver a Durazno era también del jefe de la misión o era algo preestablecido para un caso de imposibilidad.

Tal vez esas preguntas se contesten solas, pero aprovecho a hacer una tercera. Me informaron –no sé si es verdad- que dos personas que estaban cerca del Aeropuerto -una empleaba un lenguaje muy técnico pero tenía apariencia de civil, y la otra, además de usar un lenguaje técnico, parecía ser un aviador- decían que además de las condiciones meteorológicas muy difíciles que impedían el aterrizaje en Carrasco, a uno de los aviones que había aterrizado le habían explotado las gomas de las ruedas mientras que el otro había tenido que realizar un viraje complejo. Aclaro que no estoy afirmando que eso sea verdad, sino que se lo estoy preguntando al señor Ministro.

SEÑOR MINISTRO.- Voy a solicitar al Brigadier Castillo que conteste parte de la pregunta, sobre todo en algo que está vinculado a una interrogante original del señor Senador Garat que estimo que no está totalmente contestada en los términos a que él aspiraba.

El Comandante del conjunto de los aviones era el Coronel Tomé. Cuando él asume la gravedad de la situación y que ha perdido la posibilidad de conducir al conjunto de los aviones, cumple con normas que ya están establecidas y da paso a que la conducción la tome el avión número dos. Es decir que deja de tener el mando porque se da cuenta de que carece de los elementos para conducir a esos seis aparatos. Es entonces que, con elementos ya deteriorados, logra comunicar que pasa el mando al avión que ya había sido previamente establecido para el caso de que tuviera que asumir esa condición.

Cabe destacar que todo esto no se estableció para esa misión, sino que es algo que se hace para todas las misiones; la regla dirá, por ejemplo, que en caso de que quien conduzca la misión no lo pueda seguir haciendo, ya se asigna qué avión pasa a cumplir esa función, o sea, qué piloto y copiloto tendrán el mando. Por tanto, a cierta altura de la misión el Coronel Tomé deja de tener el mando de la misión, el que pasa a una segunda unidad.

Con respecto a lo que señala el señor Senador, debo decir que los aviones que aterrizan lo hacen en condiciones realmente complicadas y, en efecto, se producen determinados fenómenos que hacen que prácticamente sea inevitable que, en una pista anegada, que tenga espacios posteriores donde el agua no se acumuló –donde, de pronto, hasta el propio viento ayudó a sacar la mayor cantidad de agua posible- cuando la cubierta deja la zona de agua y toma contacto con la zona donde no la hay, se produce un recalentamiento –en la pista se pueden notar las marcas negras- que, según dicen ellos en sus términos, le hace un "churrasco", le arranca prácticamente una parte a la cubierta y esta explota. Es inevitable que eso ocurra cuando el aterrizaje se realiza en condiciones en que la pista está como estaba en ese momento. Eso fue lo que ocurrió.

Cuando los aviones vienen en formación aterrizan de a dos –cosa que también aprendí posteriormente, ya que por las dimensiones de la pista uno se imagina que aterriza uno y después el otro- tal cual vienen formados y la pista tiene el espacio para que eso se pueda hacer. Los dos aviones que venían aterrizando en forma conjunta tuvieron los mismos problemas y la única causa, técnicamente indiscutida, es esa: hay lugares donde el agua queda estancada y lugares donde la pista queda desprovista de agua; cuando la cubierta deja el agua, el impacto de temperatura es tal que le arranca un trozo del material y hace que esta explote. Eso fue lo que pasó allí.

Me preocupa poder explicar desde el punto de vista profesional cómo fueron las órdenes dentro del mando y, en ese caso, podríamos satisfacer la primera parte de la pregunta del señor Senador Garat y lo que consultaba el señor Senador Korzeniak. Por tanto, pediría al señor Brigadier Castillo que, de ser posible, informe a ese respecto.

SEÑOR FERNÁNDEZ HUIDOBRO.- Quisiera aprovechar la oportunidad de que haya respuestas técnicas para consultar lo siguiente. ¿Por qué el señor Comandante no se eyectó antes? Por otro lado, si esa nave se quedó sin horizonte al igual que otras, ¿por qué no se valió de ayuda visual con las otras aeronaves de la formación para no desorientarse totalmente?

SEÑOR CASTILLO.- Señor Presidente: trataré de responder, en primer lugar, la pregunta del señor Senador Garat.

Cuando la Fuerza Aérea emite una orden de operaciones –que en este caso fue en el mes de diciembre- da un marco general del cumplimiento de la misión. En el momento del cumplimiento de la misión, quien toma las decisiones y tiene la responsabilidad de salir es el propio comandante de la unidad. Cuando se designa el comandante de una unidad aérea –como en el caso del de la Brigada Aérea II- se tiene sumo cuidado de que ese profesional posea una experiencia adecuada como para desempeñarse en el cargo. Precisamente, ese es el momento importante que se fija el comando de la Fuerza Aérea.

En la orden de operaciones –que tengo aquí presente- se especifica el momento en que el comandante debe realizar el pasaje sobre la ceremonia militar. El traslado de los aviones hacia Carrasco lo decide el comandante; puede ser el día anterior, dos días antes o, incluso, puede resolver salir de la Base de Santa Bernardina directamente al padrón de espera para efectuar el pasaje en el momento del cambio de mando. Normalmente –y en este caso se hizo así- cuando hay una misión que para nosotros es importante, se hace un seguimiento meteorológico para saber en qué momento se realiza el traslado de las unidades o se sale de la Base de Durazno. El comandante, con todo su "staff", así lo hizo en Durazno, y en base a la información meteorológica que recibió, tomó la decisión de salir en ese momento porque iba a tener una ventana de aproximadamente dos horas para poder operar en el Aeropuerto Internacional de Carrasco. Es así que salió la cuadrilla y en el transcurso del trayecto se tuvo que desviar hacia el Este de la ruta porque el frente iba avanzando un poco más rápido de lo previsto.

De todas maneras, los seis aviones llegaron al Aeropuerto Internacional de Carrasco; como había ciertas dificultades por lluvias intermitentes sobre la propia terminal aérea, el señor comandante del agrupamiento ordenó que se dividiera la escuadrilla en tres secciones de dos aviones. La primera de ellas, en la que iba el Coronel Tomé, intentó el aterrizaje, pero por un error al dar la orden para que se bajaran los frenos de velocidad de ambos aviones –lo que debe hacerse en forma conjunta para no sobrepasarse- el número uno baja los frenos y el número dos –que no había recibido la orden- lo sobrepasa. En ese momento logran acomodar la formación pero la pista ya no estaba en condiciones y tuvieron que arremeter. En consecuencia, se desplazan hacia la vertical de General Artigas, que es la Base de la Escuela Militar de Aeronáutica. La segunda sección, que venía entrando, por condiciones de lluvia que se estaban dando sobre la cabecera en la que iba a aterrizar, debió arremeter dado que en ese instante no se veía la pista. Por su parte, la tercera sección sí ve la pista y aterriza, aunque hubo un hidroplaneo –tal como explicaba el señor Ministro-; es decir, los aviones comienzan a deslizarse por el agua con las ruedas frenadas y cuando rozan la superficie seca del pavimento revientan las cubiertas, razón por la cual uno de ellos se sale de la pista.

Ante esta situación, las otras dos secciones toman la decisión de volver a Durazno. La diferencia en el trayecto se debió a que, como la primera sección estaba orbitando sobre Pando, la segunda siguió más hacia el Este y luego viró hacia Durazno. Mientras tanto, la sección en la que se encontraba el Coronel Tomé volvió a la vertical de Durazno y, al comprobar que había interrupción de pista, puso proa a Durazno. Esto llevó a que la sección que había ido más hacia el Este pudiera pasar por el borde de ese frente que venía avanzando desde el Oeste hacia el Noreste, y si bien agarró fuertes turbulencias en el camino que le generaron algunos inconvenientes, pudo aterrizar en Durazno. Sin embargo, la sección en la que iba el señor Coronel Tomé, al haber vuelto sobre Carrasco, puso proa hacia Durazno e ingresó en el núcleo de la tormenta, exactamente en el medio de un cúmulo nimbus. Por nuestra parte, a través de fotos satélite, pudimos comprobar que en el correr de una hora esa nubosidad tuvo un desarrollo horizontal y vertical de 5 kilómetros, lo que nos da una idea de la potencia de la turbulencia que había dentro de esa nube y de que, evidentemente, al haber trozos de hielo que estaban subiendo y bajando, eran inminentes los daños en cualquier tipo de aeronave que pudiera ingresar allí. Fue precisamente en esa nube donde entró la sección del Coronel Tomé. Tuvo lugar, entonces, la fase eléctrica, y las dos cosas, combinadas, hacen imposible mantener la aeronave en condiciones comandables.

Además de lo dicho, se me ocurre que el Coronel Tomé no llegó a eyectarse porque, llegado un momento, la presión que estaba sufriendo dentro de esa cabina seguramente era tan grande que le impedía, prácticamente, razonar. Había perdido dos aviones, cuyas cubiertas habían reventado sobre Carrasco; además, ya no tenía comunicaciones, por lo que no podía saber lo que estaba pasando con la otra sección, y a todo eso se agregaba que no podía comandar su propio avión. Creo que lo último que intentó fue, precisamente, poder comandar la aeronave, de cualquier manera. No se pudo valer de los demás aviones para poder tener referencias porque, en esas condiciones, el avión que uno viene formando a un metro, se ve como a través de un vidrio esmerilado, o sea, sólo una imagen difusa, y no más que eso. A su vez, en el momento en que él ordena a su ladero colocarse de guía -pues había perdido su equipamiento electrónico- lo anuncia primero por radio y luego por señales visuales que ya están previstas. Sin embargo, cuando él pasa a esa posición, lo dejó de ver, perdió la referencia de su avión guía y, a partir de allí, entró en una desorientación de carácter espacial.

SEÑOR GARAT.- Verdaderamente, me cuesta creer que se hayan cometido errores tan flagrantes si se tenía la información correspondiente. Reitero que me cuesta creerlo, pero, al parecer, es así como han ocurrido las cosas y no tenemos otra persona a quien preguntarle.

Sí tengo entendido que el Coronel Tomé se había manifestado anteriormente muy cauto y preocupado por la situación de su unidad. Tengo en mi poder en este momento un artículo del diario "Acontecer" de Durazno publicado, si recuerdo bien, en el mes de julio del año pasado, en el que se dice que, inmersa en una crisis a la que no escapa ningún sector de la sociedad uruguaya, la Brigada Aérea II, con sede en Santa Bernardina, festejó su 63º aniversario. Se agrega que el acto contó con la presencia de las autoridades, personal que pasó por la institución y jerarcas nacionales. En una parte de su alocución el Coronel Tomé dice que se trata de una difícil situación que no solamente vive la Fuerza sino el país en general. También agrega que es por ello que una de las cosas más preciadas para ellos, los aviadores, no se pudo realizar, pero que no obstante ello tiene la esperanza firme de que en el aniversario venidero eso se pueda llevar adelante. Puntualiza además que la realidad de la Brigada no ha variado de un tiempo a esta parte y va de la mano de la situación de la Fuerza. Reconoce que tienen restricciones desde el punto de vista presupuestal que inciden sobre la actividad general tanto en la parte aérea como también en el trabajo diario. Además, el diario que publica estas expresiones también presenta una foto de soldados desfilando con championes porque ni siquiera tienen el vestuario decoroso.

Me cuesta creer que un oficial tan preocupado por su Comando pudiera cometer un error técnico tan grave, si hubiera estado informado debidamente de las condiciones meteorológicas. Pero también hago referencia a una alocución que hiciera el señor

Comandante de la Fuerza Aérea en la que expresa –y aclaro que esto es reciente- que la Fuerza Aérea no es ajena a la situación económica que la Nación debió enfrentar y por ello ha debido realizar un severo ajuste de sus gastos, tanto en suministros como en funcionamiento y disminuyendo horas de vuelo planificadas para este año. También agregó que la aviación está sujeta a la más rígida ecuación de mantenimiento y de reinversión para poder volar. Por mi parte, tengo entendido que tienen prohibida toda reinversión.

Luego expresa que para su estructura de costo por hora de vuelo, un avión promedio, para ser operativo, obliga a un mantenimiento anual del 15% y requiere, además, inspecciones programadas que implican una reinversión periódica del 25%.

Señor Presidente: con todo respeto digo que sé que a todos nos mueve la mejor intención, pero todos conocemos –y ustedes más que nosotros, señores aviadores- la angustia que vive un piloto cuando está solo en un avión, sin tener ningún contacto, ni instrumentos. No queremos que nadie más viva esta situación, y menos que vuelva a ocurrir por motivos presupuestales. Me refiero a los rubros presupuestales que tiene la Fuerza Aérea para funcionar y que no se cumplen. Mucho más honesto que decirle a la Fuerza Aérea que no le damos los recursos para la reinversión, que hace que pueda cumplir con su misión y su proyecto, sería decir que como no tenemos dinero todo se detiene y no hay más vuelos. Eso, que es mucho más honesto, sería en defensa de la gente que está cumpliendo su labor en la Fuerza Aérea.

Con todo respeto, me voy a referir al informe del señor Brigadier General o, más bien, al de la Fuerza Aérea. Hice referencia al informe del Brigadier porque creo que él fue quien lo hizo público, aunque es el informe de la Fuerza Aérea y, por eso, disculpen mi error. Dicho informe dice que dentro del factor material aeronave y realizados los correspondientes peritajes, no surgen evidencias de mal funcionamiento de los distintos sistemas en forma previa a la exposición de la aeronave. Me pregunto si la aeronave estaba en condiciones y me supongo que habrá una dirección de mantenimiento que le dará al piloto las garantías de que la aeronave está en condiciones. Aquí la víctima es una y es la que estaba arriba de un avión que no funcionaba en las condiciones que debiera.

¿Cómo es posible que si el avión no tenía defectos, le entrara agua? Eso no lo puede aceptar nadie. Por más que se me diga que no son cabinas presurizadas, tampoco son cabinas a las que les deba entrar el agua libremente. Esa aeronave no estaba en condiciones de volar y, entonces, hay responsabilidades, no de quien murió, sino de quien, con su informe, autorizó a que esa aeronave volara. Casualmente, fueron dos las personas fallecidas. Se puede equivocar un aviador, un Comandante, pero otra cosa es que se equivoquen dos; tendrían que ser dos personas que han perdido el razonamiento, como se ha dicho acá.

Vuelvo a decir que esa aeronave no estaba en condiciones de volar, tal como ya lo había advertido el Coronel Tomé al decir que, por falta de tratamiento, las unidades no se encontraban en condiciones de volar. No se me dirá que a una aeronave que está habilitada para volar con cualquier condición de tiempo le puede entrar agua. Esa aeronave no estaba en condiciones, y si yo hubiera sido el Comandante y lo supiera, no la vuelo ni la autorizo a volar. El vuelo de ese tipo de aeronaves no es como el de una avioneta que vuela con determinadas condiciones visuales. No es una aeronave para condiciones extremas como las que encontró.

A fin de ahondar en este tema, quiero señalar que el Comandante General anterior de la Fuerza Aérea, en octubre del año pasado, hizo una visita a la Brigada Aérea Nº II y en ese momento, como era lógico, los Oficiales y el Comandante le hicieron conocer sus inquietudes. El resumen que se le hizo llegar al Comandante anterior expresa: "Brigada Aérea Nº II. Consideraciones Generales. Pese a las restricciones económicas se han logrado objetivos que permiten mantener un mínimo de moral del personal. Es difícil evaluar a futuro las repercusiones que tendrá sobre el personal el retorno al horario normal, en caso de que ello ocurra, dado el escaso nivel de remuneración y la obtención de fuentes alternas para poder mejorar.

Consideraciones operativas. Período extenso de restricción" –es el que viven-; "cancelación de cursos" –en lo que me es personal, esto es gravísimo- "pérdida –dice entre comillas- del necesario escalonamiento en los niveles de calificación; bajo nivel de moral de las tripulaciones. Esto da como resultado que se afecta significativamente la operatividad con repercusiones no predecibles. Se expone a una situación de alto riesgo al capital de experiencia profesional logrado después de años de esfuerzo". El informe continúa diciendo: "Obliga a extremar las medidas en lo relativo a la seguridad de vuelo en momentos en que el esfuerzo no está acompañado por un respaldo logístico mínimo, lo cual pone en riesgo la existencia de las unidades aéreas como tales" y yo le agregaría, lo que no pudo predecir el Comandante Tomé: la vida de la propia gente.

Señor Presidente, señor Ministro: a raíz de todo esto y con las dudas que me quedan en el corazón, no me voy muy tranquilo diciendo que la culpa última del accidente la tuvo el Coronel Tomé. No me voy tranquilo con eso, porque quienes algo conocen del tema saben que no es así, que no puede haber sido así.

De cualquier manera, lo que veo a raíz de este accidente es que la Fuerza Aérea no está cumpliendo con lo que el pueblo uruguayo –que en definitiva es el que paga por el funcionamiento de la institución- espera de ella. Creo que todo esto sucedió a raíz de una misión trivial, en la que sí influyó el tiempo y en la que sí se equivocó el comandante de la aeronave pero en la que, a mi entender, también fracasó la logística de apoyo. Y si estas son las condiciones en que se está, va a seguir fracasando.

Señor Presidente: tengo la convicción de que, en un momento de pérdida del razonamiento por parte del Coronel Tomé –como se ha dicho- puede haberse equivocado, ¡pero hay que estar en un avión, en medio de una tormenta, sin ver absolutamente nada y sin instrumentos que marquen la ubicación! Me pongo en el pellejo de ese ciudadano.

Además, a esa situación no se llegó porque sí, ni se llegó por el error; se llegó porque no había suficiente, ni verdadera, ni real información meteorológica. No puedo creer que habiéndola, el Comandante Tomé cometiera esos errores; no puedo creer que habiendo sido informado de que la pista de la Laguna del Sauce estaba despejada, por el simple hecho de la costumbre aeronáutica de volver a la Base, arriesgara su vida y la aeronave. Estoy seguro de que no tuvo esa información. Indudablemente no lo puedo discutir porque el señor Comandante Tomé no está presente, ni quedaron grabadas esas conversaciones porque no hay caja negra en esos aviones. En mi opinión, la prueba de lo que afirmo está -según se ha explicado- en que el avión que volvió a Durazno, desviándose hacia el Este, pudo llegar; seguramente ese tuvo la perspectiva de ver que hacia allí estaba claro.

Sin duda, cuesta mucho explicar y ver este accidente si no es a través de un cúmulo de situaciones en las que se encuentra la Fuerza Aérea, lo cual lamento mucho porque no era lo que queríamos los Legisladores cuando elaboramos el Presupuesto. Se trata de condiciones que se han venido dando después y que han sido destacadas claramente por los Comandantes y Oficiales Superiores de la Fuerza Aérea.

Es cuanto quería manifestar por el momento.

SEÑOR PRESIDENTE.- Antes de dar nuevamente la palabra al señor Ministro o a quien él disponga, quisiera hacer un par de apuntes en función de lo que ha señalado el señor Senador Garat.

No creo que en esta Sala, en esta Casa o en este país, haya alguien que no lamente la pérdida de dos pilotos de nuestra Fuerza Aérea; pero dentro del dolor que sentimos todos, tampoco creo que haya alguien que ignore que, desgraciadamente, tanto en nuestra Fuerza Aérea como en todas las del mundo, y en especial con aviones de combate -porque no es lo mismo un Cesna que el único tipo de avión a reacción que tenemos, que es el A37- a lo largo de toda la historia ha habido accidentes con víctimas fatales, incluso en épocas de mayor bonanza para el país.

Recuerdo un hecho que sucedió cuando era niño y que me impresionó mucho, porque se trató del rescate de un avión por parte de un coleccionista. No sé si Uruguay no fue el primer país de América del Sur que recibió el Mustang P51, un avión de última generación y el último gran avión a hélice que corresponde a la época de la Segunda Guerra Mundial. Precisamente, con ese avión ocurrió un accidente en el que -no recuerdo si se trataba de un piloto o de dos- la aeronave se enterró en el cauce del Río Negro. Ese fue el avión rescatado muchos años después por un coleccionista americano con la ayuda de personal uruguayo. Eso sucedió en una época de mayor bonanza y habilitación de recursos para la Fuerza Aérea en nuestro país.

Si no me equivoco, fue en la fecha de graduación de los Cadetes -que creo que es en diciembre- que la cuadrilla sobrevoló y yo estaba presente. El señor Senador Garat se refirió a este tema invocando las palabras de quien lamentablemente falleció en el accidente, pero a mi entender, sin duda, la mayor aspiración –debe serlo- de un piloto de la Fuerza Aérea es volar; eso es lo natural. Hay distintos tipos de aviones: una cosa es un Cesna y otra distinta es un avión de combate; pero no hay que olvidar que también hay fechas emblemáticas para la Fuerza Aérea: una es su aniversario; otra, la graduación de sus cadetes; otra, el cambio de Comandante en Jefe, y, por supuesto, también las fiestas patrias. Creo que esas son las únicas oportunidades en que realmente se moviliza esta cuadrilla, que es la que utiliza los únicos aviones a reacción que tenemos, que son los A37.

Por otra parte, tengo entendido -aunque no creo que haya sido por esta razón que el piloto no se eyectó- que si el piloto tiene mi altura, en un avión del tipo del accidentado, eyectarse significa, indefectiblemente, sufrir daños que posiblemente le determinen una disminución física.

También quiero señalar que, por muy bueno que sea el estado de la máquina, como en cualquier orden de la vida es imposible predecir cambios en las predicciones meteorológicas, y esto también debe ser tomado en cuenta. No tengo grandes conocimientos técnicos, pero en condiciones tan adversas, no sé si es tan improbable o excesivamente extraordinario que, habiendo sido la nave en principio inspeccionada y encontrándose en buen estado, al ingresar en una zona de tales condiciones meteorológicas entrara agua a los lugares en que se encuentran los sistemas eléctricos aparentemente afectados.

Simplemente quería hacer estos apuntes antes de dar la palabra al señor Ministro.

SEÑOR MINISTRO.- Señor Presidente: la naturaleza del ámbito en que estamos y el tono del debate no me impiden hacer algunas reflexiones ante lo que considero un cuestionamiento frontal a la Fuerza Aérea uruguaya de parte del señor Senador Garat. Lo siento con profunda sinceridad. El señor Senador acaba de atacar a la Fuerza Aérea de mi país en un planteamiento que no comparto y que en lo personal no acepto. Que el señor Senador ponga en duda la honestidad de los señores integrantes de la Fuerza Aérea uruguaya, que piense que ellos sean capaces de no decir la verdad, es uno de los cuestionamientos más duros que se le puedan hacer a una fuerza militar.

A diferencia suya, señor Senador Garat, yo creo en la Fuerza Aérea de mi país, creo en sus mandos, creo en sus integrantes y creo en lo que me dicen. Usted, en cambio, no cree en lo que ellos dicen y sostiene que no dicen la verdad y que los hechos fueron distintos de como la Fuerza los dijo.

Yo, en mi calidad de Ministro de esta Cartera, no puedo guardar silencio ni permanecer indiferente a un ataque tan duro como el que el señor Senador ha hecho a una de las Fuerzas de la Patria. Por tanto, lo quiero dejar señalado con todo énfasis y con toda convicción.

En segundo lugar, que las Fuerzas Armadas son las que han sufrido más la contención del gasto y las restricciones, es cierto. Cuando en este país se trata de gastar menos, a uno de los primeros lugares que se mira es a las Fuerzas Armadas. En un error absolutamente incomprensible se cree que si el país tiene que ahorrar, lo debe hacer a través de sus Fuerzas Armadas cuando, aun sin estas restricciones, dicha institución había sido uno de los sectores que más había contribuido a la contención del gasto.

De manera que nadie ocultó –ni oculta- las restricciones que las Fuerzas viven, y de las tres fuerzas la más afectada es la Fuerza Aérea, por la naturaleza de la estructura con la que se debe mover, ya que desde el precio de una aeronave hasta el del repuesto más sencillo, requiere de un presupuesto realmente considerable a fin de mantenerse en la actividad que ellos desearían.

De acuerdo con lo que surge de los discursos a que se ha hecho referencia, es verdad que hoy los pilotos están volando menos horas de las que desearían volar y que tenemos aviones que vuelan menos de lo que deberían volar. No negamos eso, sino que lo aceptamos; es un dato de la realidad que todos conocemos. Pero con la misma claridad que hago este reconocimiento, digo que en este país no vuela un solo avión de la Fuerza Aérea que no esté en condiciones de hacerlo. De eso estoy absolutamente convencido. Si un avión es autorizado a volar, es porque está en condiciones de hacerlo; de no ser así, ese avión no es autorizado a volar. Eso es así. En cuanto a los pilotos ocurre exactamente lo mismo: si no reúnen las mínimas condiciones para asumir la responsabilidad de conducir una aeronave, tampoco son autorizados a pilotearla.

De pronto, el señor Senador Garat, entre las enormes ventajas que me lleva, está la de su formación militar, por lo que lo que le voy a decir a continuación seguramente ya es de su dominio en materia de conocimiento. Encargada y dispuesta la misión y designado el responsable de ella, en el mismo instante en que se va a disponer el despegue de la aeronave, quien tiene la responsabilidad de la misión puede decidir, según los informes que se le hicieron llegar sobre las condiciones en que va a volar –me refiero tanto al avión como a las condiciones climáticas o todo elemento meteorológico- si el vuelo se realiza o no. Es decir que la orden de volar no tiene un carácter imperativo e imposible de no cumplir.

En este caso, no se trataba de un Alférez o un Teniente, sino de un señor Coronel, Comandante de una Base Aérea que, luego de haber leído y conocido todos los informes que inexorablemente se deben hacer para que el avión pueda despegar, podía considerar que no estaban dadas las condiciones, teniendo la facultad para suspender el cumplimiento de la misión; sin embargo, ese hecho no ocurrió. Yo no responsabilizo al señor Coronel Tomé, pues si se caracterizó en algo en su carrera profesional es en no haber sido irresponsable. Por lo tanto, lo que hubo fue un error, que luego, como señalé, desencadena una serie de fatalidades que hicieron la situación absolutamente incontrolable.

Con respecto a la afirmación tan categórica del señor Senador Garat en cuanto a que es absolutamente imposible que penetre agua en una aeronave, con mi enorme modestia pero con conocimiento de causa porque me informé, debo decir que el señor Senador Garat tiene un concepto absolutamente equivocado de lo que puede ocurrir. En esas condiciones en que se estaba volando, en el núcleo de esa tormenta, le puedo asegurar que no sólo ese avión, sino varios tipos de aviones pueden sufrir la situación de que les penetre agua. No se trata de la imagen de que un avión se llueve; es la imagen de un sometimiento a leyes físicas a las que esa aeronave se encuentra sometida por lo que, de algún modo, puede darse una filtración que termine afectando un sistema eléctrico. Me decían, por ejemplo, que un "Aviocar" -que tenemos el orgullo de poseer- puede sufrir, en perfectas condiciones de mantenimiento, la misma situación; es decir, puede tener una filtración de agua en estas condiciones brutales en que se estaba cumpliendo el vuelo que comandaba el Coronel Tomé. Entonces, puede resultar fácil afirmar con énfasis que es inadmisible que en un avión ingrese agua –seguramente el señor Brigadier General lo va a poder explicitar con mayor amplitud- pero esta es una posibilidad que se puede dar y que se da en esas condiciones.

SEÑOR GARAT.- El señor Ministro, a quien conozco desde hace mucho tiempo, utiliza esa técnica de decir exabruptos y cree que con esos ...

S**EÑOR MINISTRO.-** ¿Se refiere a los suyos?

SEÑOR GARAT.- Sí, señor Ministro, exabruptos con respecto a mi persona que ya he escuchado en otras oportunidades.

Tengo la conciencia tranquila de que no he dicho absolutamente nada ofensivo para la Fuerza Aérea; lea después la versión taquigráfica. Usted sabe que a mí no me convence con esas frases altisonantes que siempre acostumbra largar cuando no tiene razón en sus dichos. Digo sí, para que quede en actas, que la situación lamentable que está viviendo la Fuerza Aérea a causa de este accidente, tiene un responsable directo y es usted, señor Ministro. Es usted que tendría que irse por falta de control y dirección efectiva de un Arma tan importante del país.

Con respecto al otro punto a que se refiere el señor Ministro, debo decir que a este avión no le puede entrar agua, por más que me lo explique quien sea. ¿Acaso este avión está hecho para salir a volar nada más que los días de sol, como quien sale a pasear en una avioneta? A este avión no le puede entrar agua, y la causa directa del accidente, de la pérdida de control de la aeronave que llevó a la muerte al Coronel Tomé, fue no tener instrumentos ni comunicación que le permitiera tener información directa de cómo estaba desarrollándose la situación meteorológica.

Para terminar por ahora con esta conversación con usted, señor Ministro –ya que usted se dirigió a mí- quiero decir que desearía que la Fuerza Aérea de este país tuviera un Ministro que se preocupara más por su situación, la de su gente, de sus soldados, de sus oficiales. Hay informes de que en la Base de Durazno los oficiales no tenían camas para dormir, aunque puede ser que ahora se las hayan dado. Si hay algo que admite responsabilidad es la del Ministerio, por no preocuparse porque la Fuerza Aérea pueda cumplir leal, cabal y eficientemente con su función. Sus oficiales están sobradamente capacitados para hacerlo, pero no pueden hacer el milagro de volar sin estrellarse en aviones que no sirven para nada porque no tienen mantenimiento, reinversión ni logística que les permita volar decentemente.

SEÑOR MINISTRO.- Creo que cuando se lea la versión taquigráfica se podrá comprobar que no he tenido hacia el señor Senador Garat ningún exabrupto y no lo debería tener, ya que más allá de lo que personal y políticamente me pueda merecer, por su condición de Senador cometería una falta de delicadeza grave si me refiriera a él de esa forma. No lo hice; fui fuerte en una afirmación conceptual, pero no tiene naturaleza personal porque no la siento y porque me merece respeto por ser Senador.

En segundo lugar, el señor Senador Garat tiene todo el derecho de decir si el señor Ministro debe permanecer o no en el cargo. El único problema que va a tener es que si no lo hago me va a tener más cerca y, de pronto, la incomodidad pasa a ser mayor. De todos modos, es un problema que se resolverá oportunamente. El señor Senador Garat tiene a su disposición todos los mecanismos constitucionales para llamar a responsabilidad al señor Ministro y, por tanto, yo estaré al resultado de los mismos. Pero, en cuanto a la confianza necesaria para mantenerme en el Ministerio, depende del Presidente de la República, del Parlamento y de la confianza política de quienes me han puesto en este cargo.

De manera que el hecho de que el señor Senador Garat solicite mi renuncia no es algo que me preocupe; me hubiera gustado no oírlo –es natural y obvio- pero digo que él tiene a su alcance todos los resortes constitucionales que este país da a la oposición, para que pueda poner en marcha aquellos institutos que terminen luego con la destitución o cese del Ministro en el cargo. Ni lo incito ni lo dejo de incitar a que ponga en marcha esos mecanismos; digo que ellos existen y si lo desea, a ellos puede recurrir. Me hago, sí, responsable de todo lo que he informado a la Comisión de Defensa Nacional; estoy absolutamente convencido de que he dicho la verdad y solamente la verdad. ¿Que pueda estar equivocado? ¡Vaya si podré estarlo! Pero estoy absolutamente convencido de que lo que la Fuerza Aérea me informó se compadece con la verdad, porque debo tener ese mínimo de confianza en quienes tienen esa responsabilidad.

Ahora quisiera que los aspectos técnicos a que hacía referencia el señor Senador Garat fueran tratados en forma más precisa por el señor Brigadier General Castillo, sobre todo en lo que tiene que ver con los aspectos que el señor Senador cuestionó acerca de la capacidad de nuestra aviación.

SEÑOR FERNÁNDEZ HUIDOBRO.- Quisiera aprovechar para hacer una nueva pregunta en el sentido de si esos aviones pudieron haber sobrevolado San José, tanto a la ida como a la vuelta, porque desconozco técnicamente que margen de eslora necesitan para dar vuelta.

SEÑOR CASTILLO.- El ladero del Coronel Tomé, el Fuerza Aérea 273, cuando abandona la formación con el Coronel –o sea que desaparece de ella- tuvo un sobrevuelo sobre San José y, posteriormente, puso de nuevo proa hacia el Aeropuerto Internacional de Carrasco.

SEÑOR FERNÁNDEZ HUIDOBRO.- Entonces, ¿por qué se refería hoy a que una de las secciones se había ubicado más hacia el Este, si hablamos de San José, que está al Oeste?

SEÑOR CASTILLO.- Hablamos de tres secciones: una fue la que tuvo el aterrizaje con los reventones de cubierta y quedaron dos aviones en Carrasco; la otra sección era en la que iba el Coronel Tomé con un ladero; y la tercera fue la que se dirigió hacia el Este, pudo pasar y aterrizó en Durazno. El ladero del Coronel Tomé –al que se le había ordenado pasar de guía- fue el que posteriormente sobrevoló San José; en esa turbulencia, en esa desorientación que tuvieron, volvieron hacia San José, se orientaron instrumentalmente y retornaron a Carrasco, donde terminaron aterrizando.

SEÑOR FERNÁNDEZ HUIDOBRO.- Entonces, ¿aterrizó en Carrasco?

SEÑOR CASTILLO.- Exactamente, porque mientras transcurrió todo ese tiempo ya se había despejado la pista y venía con el combustible mínimo para poder aterrizar.

SEÑOR MINISTRO.- Quisiera que el Brigadier General Castillo también aporte algún elemento de naturaleza técnica, sobre todo lo que tiene que ver con el problema de los aviones y la eventual penetración de agua.

SEÑOR CASTILLO.- Desearía hacer algunas puntualizaciones que entiendo van a ayudar a aclarar las dudas del señor Senador, porque creo tener mucha experiencia en el avión. Todavía soy piloto de A37. El avión 273 que venía en la formación lo traje yo desde los Estados Unidos. Fui piloto instructor de esa aeronave; fui Comandante del Escuadrón de Caza; fui Comandante de la Brigada Aérea II y comandé varios agrupamientos de vuelo, por lo que creo tener la suficiente experiencia como para referirme a estos hechos que, lamentablemente, estamos viviendo hoy.

No cabe ninguna duda de que el señor Coronel Tomé y toda la tripulación de vuelo poseían los informes meteorológicos, porque estos no se dan a una sola persona en forma privada, sino que en una mesa similar a la que estamos sentados hoy, se reúnen todos los pilotos con los técnicos meteorólogos que concurren a esa sala de operaciones y dan todos los datos necesarios para el cumplimiento de la misión. Por lo tanto, la situación meteorológica planteada estaba en conocimiento de todas las tripulaciones que en su momento se encontraban volando.

Si leyéramos correctamente el informe de la investigación, veríamos que lo que se sabe con certeza es que hubo una "panne" eléctrica en el avión, que provocó la pérdida de los instrumentos; hecho que fue reportado y tenemos las cintas grabadas del Aeropuerto Internacional de Carrasco. En definitiva, existe la comprobación de que existió una falla total eléctrica.

En lo que tiene que ver con la entrada de agua, literalmente se maneja como una hipótesis porque no se pudo comprobar fehacientemente. Sí se puso, porque en otras oportunidades se dio el ingreso de agua y, en este caso, existen indicios de una cierta corrosión superficial en algunas partes, que indicarían la entrada de agua. De todos modos, no se puede afirmar cien por ciento, motivo por el cual se lo planteó como una hipótesis.

Por otro lado, deseo señalar que cuando el señor Coronel Tomé, en su discurso del aniversario de la Brigada el año pasado, hacía las referencias que leyó el señor Senador Garat, no se refería a que los aviones no estuvieran en condiciones de volar, sino a que no había la suficiente cantidad remanente de horas de vuelo como para hacer un desfile sobre la Unidad, dado que esas horas de vuelo eran necesarias para la instrucción y para la realización de operaciones tácticas. Entonces, con un criterio acertado, no se iban a gastar seis, ocho o diez horas de vuelo en hacer un festejo de la Unidad, sino que se las utilizaría cuando realmente se necesitaran para la preparación y capacitación operativa de la misma. Por lo tanto, eso no es un indicativo de que los aviones no pudieran volar. Al respecto, reafirmo un concepto: cuando un avión de la Fuerza Aérea sale a volar es porque está en condiciones de hacerlo.

He volado muchas horas, y en este caso particular el señor Coronel Tomé fue alumno mío, integrante de mi escuadrilla y volé muchas horas junto a él, motivo por el cual sé de su capacidad para comandar el avión, la Brigada y un agrupamiento aéreo; pero también sé que todos somos humanos y, quizás, a veces nos podemos equivocar.

Nada más. Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si ninguno de los asistentes desea hacer alguna manifestación más sobre este punto –que es el primero de cuatro- daríamos el asunto por terminado. De más está decir que no somos dueños del tiempo del señor Ministro quien, además, es un ex integrante de esta Casa. Por lo tanto, en el momento en que considere que la sesión se ha excedido en su duración –conocemos su generosidad- alcanza con que lo señale.

A continuación corresponde pasar a considerar el segundo punto del orden del día: Balance y perspectivas del trabajo de relevamiento de la plataforma continental a cargo del buque Oyarbide.

SEÑOR SINGER.- Señor Presidente: en realidad, no me imaginé que esta sesión podía extenderse todo lo que, según parece, se extenderá, y como tengo algunos compromisos, pediría que, de ser posible, se invirtiera el orden de los temas a considerar, pasando ahora al que se encuentra en cuarto lugar.

SEÑOR PRESIDENTE.- Estamos ante una propuesta concreta, formulada por el señor Senador Singer, pero permítaseme decir que, verdaderamente, no sé cuánto tiempo podrá demorar la consideración del segundo punto. De cualquier manera, ese punto, así como el tercero y el cuarto, fueron planteados por el señor Senador Fernández Huidobro y, por mi parte, los coloqué en el orden en que fueron planteados. Entonces, ante la propuesta que se acaba de realizar, la pregunta que formulo al señor Senador es si desea hacer algún cambio en el orden de las cuestiones que ha planteado, más que nada por la hora que es y porque, francamente, no sé cuánto tiempo podrá insumir el tratamiento de cada uno de los puntos.

SEÑOR FERNÁNDEZ HUIDOBRO.- Por mi parte, estoy de acuerdo con la propuesta formulada por el señor Senador Singer. En realidad, todos los puntos tienen suma importancia, pero el cuarto es el que ha generado una especie de inquietud pública, aunque confieso que no sé por qué razón ya que, a mi juicio, los otros son tan inquietantes como ese. De cualquier manera, dada la situación, pienso que, de pronto, podríamos despachar –por decirlo de alguna manera- el cuarto punto antes que los otros.

SEÑOR PRESIDENTE.- Entonces, si el señor Ministro está de acuerdo, pasaríamos a considerar el cuarto punto, que refiere a si el señor candidato a la Presidencia de la República, escribano Guillermo Stirling, se ha reunido con los señores Comandantes en Jefe o con alguno de ellos.

SEÑOR MINISTRO.- Señor Presidente: cuando supe del planteamiento que se había hecho aquí el lunes pasado con respecto a esta situación de la visita del escribano Guillermo Stirling, era mi propósito dar la respuesta correspondiente en la primera sesión de esta Comisión del Senado. Sin embargo, a veces los hechos son más fuertes que los deseos de uno, y lo cierto es que los periodistas, en una natural y muy positiva motivación, dieron estado público a la situación, reclamando con insistencia una opinión, por lo que el Ministro evaluó que el hecho de guardar silencio podía crear mayor confusión alrededor de este tema y optó por explicar públicamente lo que había ocurrido. Con toda sinceridad, digo que me hubiera gustado aguardar hasta el día de hoy para contestar al señor Senador Fernández Huidobro la pregunta por él formulada; pero, dadas las circunstancias, trataré de responderla en esta oportunidad.

La visita del escribano Guillermo Stirling al señor Comandante en Jefe ha sido vinculada a una gestión que, en su momento, fue promovida por el Presidente del Encuentro Progresista – Frente Amplio - Nueva Mayoría, en su calidad de Presidente de la coalición y también de candidato a la Presidencia de la República por su fuerza política. Me refiero a su tentativa de tener una reunión con los señores Comandantes. Por mi parte, primero voy a referir la visita del escribano Guillermo Stirling y luego aludiré a la actitud del señor Presidente de la República con respecto al pedido que se le formulara.

A pocas horas de abandonar el Ministerio del Interior, luego de haber presentado renuncia a su cargo -por las razones naturales y obvias relacionadas con que quien va a competir por la Presidencia de la República no puede tener el mando de las Fuerzas que van a asegurar el fiel y transparente proceso electoral que se cumplirá el último domingo de octubre- el escribano Stirling me solicita visitarme para conversar.

Quiero señalar –sobre todo en un ámbito político como este, del que todos conocemos sus reglas de funcionamiento– que con el escribano Stirling me une una amistad de muchísimos años, que se ha extendido a nuestras respectivas familias y, por tanto, por más que sea un ex Ministro que visita a un Ministro, el encuentro tiene las formalidades propias de dos amigos, que hablan con libertad, a plenitud, y que no se sienten obligados al cumplimiento de las rigurosidades protocolares que deben seguirse cuando se reúnen dos personas que no tienen vínculo de naturaleza alguna. Cuando cada uno de los que estamos aquí, en nuestros respectivos partidos, tenemos reuniones con nuestros correligionarios, ellas tienen un grado de franqueza, de plasticidad y de flexibilidad propio de la amistad que vincula a los interlocutores.

En el desarrollo de esa charla, el escribano Guillermo Stirling me comenta cuál fue su experiencia, durante casi seis años, contando con el apoyo que recibió de las Fuerzas Armadas para poder mantener una guardia perimetral en centros carcelarios especialmente riesgosos. Esta es una tarea que cumplen las tres Fuerzas, pero, por razones de número, el Ejército tiene la mayor responsabilidad temporal y además es el que tiene la responsabilidad de ese operativo. Esa presencia ha significado que la evasión a través de los tejidos perimetrales sea prácticamente imposible, y este es un hecho que pudo comprobar el escribano Guillermo Stirling durante su gestión.

Ahora bien, en determinado momento, en el transcurso de esa conversación, me comenta que le gustaría visitar al señor Comandante en Jefe del Ejército, en su calidad de ex Ministro del Interior, para expresar ese reconocimiento a quien tiene la responsabilidad del mando en el Ejército, a lo que le dije: "Me parece muy bien, muy noble de tu parte que, al abandonar el Ministerio, vayas, en un saludo protocolar, a expresarle al señor Comandante en Jefe del Ejército ese reconocimiento a que me haces referencia".

Así es como ocurrieron los hechos, de tal forma que, desde el punto de vista estrictamente formal, el señor escribano Guillermo Stirling no le dijo al señor Ministro de Defensa Nacional: "Solicito a usted autorización para poder entrevistarme con el señor Comandante en Jefe del Ejército y estoy a lo que usted resuelva". No es el tono en el que hablan dos personas que tienen esos vínculos y, por tanto, estaba implícita la información que se le estaba dando al Ministro de la visita que se iba a realizar y se aguardaba la opinión del Ministro para considerar si creía oportuna y conveniente la visita. En definitiva, entonces, el Ministro estuvo informado de la reunión, en tanto el señor escribano Guillermo Stirling se lo comentó, y el señor Comandante en Jefe, una vez que el escribano Stirling le pidió la entrevista, de inmediato me llamó para pedir las instrucciones del caso, las que fueron dadas en el sentido de que no había ningún inconveniente para poder tener ese encuentro.

El encuentro se llevó a cabo, y participaron de él únicamente el señor Comandante en Jefe del Ejército, Teniente General Pomoli, y el señor ex Ministro del Interior, el escribano Guillermo Stirling. La entrevista no fue solicitada en su condición de precandidato del Partido Colorado, sino en su calidad de ex Ministro del Interior que quería tener un acto de reconocimiento a una de las Fuerzas del país.

Aclaro que solamente ellos dos participaron de esa reunión y en esa ocasión uno de ellos tuvo la delicadeza del caso y el otro no solamente la delicadeza sino que, además, cumplió con su obligación de informar al Ministro de lo que allí había ocurrido. Ambos coincidieron en señalarme que el motivo de la conversación que habían mantenido –por cierto, muy cordial y amena- fue expresar el reconocimiento al Ejército por la colaboración que había prestado y, a su vez, el agradecimiento de parte del Comandante del Ejército por la delicadeza que el escribano Guillermo Stirling había tenido. En dicha reunión no se mantuvo ninguna conversación sobre temas políticos de ninguna naturaleza y ni directa ni indirectamente se consideraron cuestiones políticas en esa oportunidad; todo se redujo a esta manifestación civilizada de querer expresar un reconocimiento tan común en personas que se inspiran en normas de buena educación. Ese fue el motivo concreto y preciso de la reunión con el escribano Guillermo Stirling.

SEÑOR FERNÁNDEZ HUIDOBRO.- Teniendo en cuenta que el escribano Guillermo Stirling fue proclamado durante la semana del 7 al 14 de marzo aproximadamente, que renunció al Ministerio del Interior –según pude informarme por la prensa- alrededor del 15

de marzo y que la prensa registra sus primeras actividades oficiales como candidato del Partido Colorado el 17 de marzo, me gustaría saber la fecha exacta en que se realiza la reunión con el Comandante en Jefe.

SEÑOR MINISTRO.- No recuerdo la fecha exacta, pero en un momento mis ayudantes conseguirán la información que se me solicita.

Aclaro que sobre este tema no tengo nada más que agregar, salvo responder a alguna pregunta que se me quiera formular, como la que se me acaba de hacer y que contestaré en cuanto tenga confirmada la fecha.

Si no hay inconveniente, comenzaría a hacer referencia a la segunda parte de este tema, vinculado a la solicitud formulada por el doctor Tabaré Vázquez.

SEÑOR FERNÁNDEZ HUIDOBRO.- No me opongo en absoluto al curso de acción que propone seguir el señor Ministro de Defensa Nacional, pero quiero dejar constancia de que mi pregunta fue si algún otro candidato había solicitado permiso para realizar este tipo de reunión con el Comandante en Jefe y, más concretamente, si el candidato por el Partido Colorado lo había hecho. También quiero dejar constancia de que la pregunta que hice es a cuenta de mayor cantidad.

SEÑOR PRESIDENTE.- La primera actividad del candidato Stirling como precandidato presidencial del Partido Colorado se cumplió, si no me equivoco, en la Casa del Partido Colorado, un jueves, oportunidad en que se realizó la proclamación por parte del sector que integro, el Foro Batllista. No recuerdo exactamente la fecha pero esa fue la primera actividad.

SEÑOR MINISTRO.- Luego de leer con más precisión la moción que aprobó la Comisión y vuelto a leer el punto cuarto, me pregunto si la pregunta del señor Senador Fernández Huidobro está referida exclusivamente al escribano Guillermo Stirling o tiene vinculación también con la denegatoria a la solicitud formulada por el doctor Tabaré Vázquez.

SEÑOR FERNÁNDEZ HUIDOBRO.- La vinculación se la ha dado la prensa y también usted al comienzo de su disertación sobre el tema. Lo que tenía en momentos en que se reunió la Comisión de Defensa Nacional el lunes pasado era una información sin ninguna posibilidad de verificarla, salvo preguntándoselo al señor Ministro, como lo hice.

SEÑOR MINISTRO.- El señor Senador Fernández Huidobro me preguntó cuál había sido la fecha de la entrevista del escribano Guillermo Stirling con el Teniente General Pomoli, a lo que le respondo que se produjo el día lunes 12 de abril, a las 10 de la mañana.

SEÑOR FERNÁNDEZ HUIDOBRO.- Voy a ser absolutamente claro, señor Ministro. Quiere decir que la reunión no se realizó unas horas después de la renuncia al Ministerio del Interior por parte del escribano Guillermo Stirling, renuncia que, como ya dije, se produjo el 15 de marzo. La reunión se llevó a cabo el 12 de abril, el primer lunes después de Semana de Turismo, 48 horas antes de los discursos del 14 de abril, el mismo día que saliera un reportaje al Diputado Bayardi y a quien habla en el diario "La República" y pocas horas antes de que el escribano Stirling manifestara, ante la opinión pública, sus iniciativas programáticas respecto de las Fuerzas Armadas el 14 de abril.

La información que tengo sobre lo que en esa reunión se habló, es que en ese ámbito el escribano Stirling planteó lo que pensaba decir públicamente respecto de las misiones para las Fuerzas Armadas, la lucha contra el abigeato, el contrabando, los asentamientos y los trabajos viales. Se hicieron comentarios en el reportaje de marras al Diputado Bayardi y a quien habla que se referían a la problemática de las Fuerzas Armadas y también a cómo podíamos manejar información evidenciada en dicho reportaje. Por otra parte, el señor Ministro debe saber que esa información fácilmente se puede obtener porque es de manejo público en los trabajos académicos del CALEN y de otros centros militares de mi país. Como la información que tuve respecto a que la reunión se había realizado, ha sido confirmada y como recién ahora cuento con la fecha exacta de ella –reitero que no fue unas horas más tarde de que renunciara el señor Ministro del Interior, sino casi un mes después y se dio en medio de esa serie de circunstancias en que salieron a la luz una cantidad de planteos sobre las Fuerzas Armadas, personal y del Diputado que también trabaja en la Comisión de Defensa Nacional, y en la misma semana se llevaron a cabo los actos del 14 de abril y del escribano Guillermo Stirling- le quiero preguntar al señor Ministro si tiene conocimiento de que la información que poseo acerca de su contenido es verdadera o falsa, porque como verá se trata de asuntos programáticos. No tengo nada en contra de que el ex Ministro Stirling hable de esto con el señor Comandante en Jefe, por supuesto, pidiendo la debida autorización a los mandos superiores; pero con toda sinceridad, del mismo modo que pregunté a la Comisión si la reunión se había hecho y luego se confirmó que sí, pregunto al señor Ministro si algunos de estos temas pudieron haber estado también en la conversación entre el señor Comandante en Jefe y el escribano Guillermo Stirling.

SEÑOR MINISTRO.- Señor Presidente: cuando hablé de la reunión que se llevó a cabo a las pocas horas de haber dejado el Ministerio, me referí a la reunión del ex Ministro Stirling con el Ministro de Defensa Nacional y no con el señor Comandante en Jefe. Obviamente que al período total de días le descontaba la Semana de Turismo -momento en el cual prácticamente no hay actividad- y, por lo tanto, la reunión se llevó a cabo el lunes inmediato a la finalización de dicha semana.

El señor Senador me pide que yo diga si su información es verdadera o falsa. Usted me coloca ante un dilema muy fuerte porque me costaría mucho señalar que un señor Senador dice o recoge falsedades.

SEÑOR FERNÁNDEZ HUIDOBRO.- Quien habla tenía información de que la reunión se había llevado a cabo y en el único lugar en que puede preguntar es en este ámbito. Así lo hice el día lunes, invitando al señor Ministro para que me dijera que la información que tenía no era correcta, tal como otras veces lo ha hecho.

Ahora le digo: tengo esta información, puede ser incorrecta, pero me basta su palabra, señor Ministro.

SEÑOR MINISTRO.- Por eso, como voy a señalar que la información que el señor Senador Fernández Huidobro posee no es correcta, no puedo decir que es una falsedad y me costaba contestar si era verdadero o falso. Yo afirmo que su información no es correcta, que no se compadece con la realidad y que no se debatieron aspectos programáticos vinculados a propuestas políticas del Partido que integra el escribano Guillermo Stirling, por lo que, por lo tanto, el tema es el que hice referencia. No hubo diálogo, ni cambio de ideas, ni impresiones de una u otra parte sobre aspectos programáticos de ningún Partido, ni del Partido del escribano Stirling ni de ninguna otra agrupación política.

En cuanto a la referencia y vinculación con todos lo hechos que sucedieron esa semana, el señor Senador sabe que el día 14 de abril por sí solo genera cierto interés periodístico sobre determinados temas, y durante ese tiempo son varias las páginas que se le dedican. Por lo tanto, no es de extrañar que junto con la noticia de la visita apareciera todo este debate que desde muchos años está planteado sobre los sucesos del 14 de abril.

SEÑOR FERNÁNDEZ HUIDOBRO.- Creo que no escapa a la perspicacia del señor Ministro que por esa razón quería saber la fecha. La fuente a la que recurrí me hubiera mentido si usted me hubiera dicho que el señor precandidato a la Presidencia por el Partido Colorado se había reunido 48 horas después de renunciar, porque no podía haber hablado del reportaje del lunes 12 ni tampoco de lo que luego se iba a lanzar como iniciativa programática del Partido Colorado en las Fuerzas Armadas. Me hubiera dado por satisfecho si usted me hubiera dicho que la reunión con el señor Comandante en Jefe se llevó a cabo pocas horas después de que renunciara el escribano Stirling. Así, yo hubiera tirado el papel porque la fuente me mintió. Ahora bien; la información que me da el señor Ministro coincide con la información que tengo en mi poder, aunque ésta también puede ser falsa.

Es por ello que le he hecho esta pregunta: era decisivo saber la fecha, no por tratarse del 14 de abril y todo lo demás, sino porque, reitero, hubiera terminado esta reunión diciéndole al señor Ministro que la información que tengo sobre el contenido seguramente también es falsa; pero como se me contestó que la reunión fue el 12 de abril, no está inhabilitada esta información. Puede ser falsa, pero no quedó desmentida por una sencilla razón de tiempos.

SEÑOR MINISTRO.- Me ha costado seguir este último razonamiento del señor Senador Fernández Huidobro. Según comprendí, si le hubiera contestado que la reunión se produjo a las 48 horas, el señor Senador hubiera roto el papelito y no hubiera hecho ningún otro planteamiento; pero si le hubiera dicho que fue 48 horas después le hubiera mentido, y creo que ni yo estoy dispuesto a mentir ni usted está dispuesto a aceptar una mentira.

Repito que de pronto no capté bien el razonamiento del señor Senador en cuanto a cómo hubiera jugado su planteamiento según fuera la fecha de la reunión, pero no le podía decir que fue 48 horas después, porque fue el día 12 de abril.

SEÑOR FERNÁNDEZ HUIDOBRO.- Tal vez sea muy confuso para explicarme, pero la idea es muy sencilla.

Contaba con la información de que la reunión se había hecho, y tanto el señor Ministro como el escribano Stirling me confirmaron que la reunión con el Comandante en Jefe realmente se llevó a cabo.

Recién hoy sabemos la fecha en que se realizó la reunión entre el profesor Fau como Ministro y el escribano Stirling, que fue unas horas después de la renuncia de éste al Ministerio del Interior, lo que es fácil de averiguar porque esto último fue un hecho público. La reunión que se hizo con el señor Comandante en Jefe fue el 12 de abril.

Ahora bien; como todos sabemos, le hice preguntas al señor Ministro sobre el contenido de la reunión, cosa que no hubiera hecho si me hubiera informado -sin mentirme; sólo mencionando la fecha- que se realizó el 19 de marzo –tal como manifestaron los asesores- es decir, unas horas después de la renuncia. Hubiera querido decir que luego de hablar con usted en el Ministerio, se fue a hablar con el Comandante en Jefe. Evidentemente, de ser así no tendría sentido la información que tengo porque, ¿cómo iban a adivinar lo que se habló en el reportaje publicado el 12 en el diario "La República"? Eso es imposible.

SEÑOR MINISTRO.- No sé si aún me queda alguna dosis que me habilite a pedirle que me crea que el tema de su reportaje y del Diputado Bayardi no estuvo en la conversación entre Stirling y Pomoli, hablando como a usted le gusta y a mí no me desagrada. El reportaje que leí con tanta atención y que luego comenté, reitero, no fue tema de conversación entre los señores Stirling y Pomoli.

SEÑOR SINGER.- Si no entendí mal lo que se informó en Comisión, la reunión entre el escribano Stirling y el General Pomoli fue a solas.

Ahora bien; cuando un señor Senador dice "me informaron", me asaltan dudas. Yo no hago preguntas porque nadie tiene por qué responderme; por consiguiente, empiezo por no formularlas, por lo que reitero que no planteo ninguna inquietud sino que simplemente hago una reflexión.

Reflexionando, digo que un informante pudo haber sido el escribano Guillermo Stirling que habló con el Senador y le comentó lo que él, a su vez, conversó con el General Pomoli; otro informante podría haber sido el propio General Pomoli. Pudo ocurrir, también, que hubiera terceros informantes, más allá de algún "pajarito" que pudiera haber oído la conversación; no hay que olvidar que hay "pajaritos" que tienen la capacidad de grabar y retrasmitir. Me pregunto qué otra persona pudo haber sido el informante; quizás algún militar de confianza del General Pomoli, a quien el propio General le hubiera comentado que ese día había estado con el escribano Guillermo Stirling hablando de tales y tales cosas. Otra posibilidad es que alguien haya escuchado la conversación telefónica que mantuvo el General Pomoli con el señor Ministro de Defensa Nacional; es decir, pudo suceder que se hiciera una escucha, tal como ocurrió aquí en el Parlamento cuando se utilizó esa modalidad con un Diputado. ¿Qué otra posibilidad hay?

SEÑOR FERNÁNDEZ HUIDOBRO.- Quizás algún amigo del escribano Stirling.

SEÑOR SINGER.- O un amigo del señor Ministro de Defensa Nacional.

SEÑOR MINISTRO.- Yo no estuve en esa conversación.

SEÑOR SINGER.- No estuvo pero se enteró porque el propio General Pomoli le comentó por teléfono el contenido de la conversación que mantuvo con el escribano Stirling. Quiere decir que hay tres personas que estaban enteradas del contenido de la conversación: el General Pomoli, el escribano Stirling y el profesor Fau, Ministro de Defensa Nacional; tal vez personas a quienes ellos les hubieran comentado algo sobre dicha conversación, o quienes pudieran haber escuchado las conversaciones telefónicas –seguramente sin autorización de quienes estaban hablando– y, finalmente, no hay que olvidar a los famosos "pajaritos".

SEÑOR MINISTRO.- Para quienes venimos del mundo civil, los temas vinculados a la seguridad y a las medidas de seguridad que se deben tomar nos merecen respeto, pero no terminamos de convencernos de su conveniencia y necesidad. Con insistencia, mis ayudantes me dicen que periódicamente tenemos que hacer un "barrido", a través del cual se detectan micrófonos, cámaras, intervenciones en la línea telefónica, etcétera. Creo que desde que estoy en el Ministerio he autorizado uno solo de esos

procedimientos, por no ser descortés, con lo cual cabe la posibilidad de que mi teléfono pueda estar interceptado y tenga una excesiva cantidad de polvo por falta de "barrido". En ese caso, es decir, si se hubiera escuchado la grabación, estaría aún más tranquilo, porque la versión grabada confirmaría lo que he dicho. Por lo tanto, el informante del señor Senador Fernández Huidobro, evidentemente, tenía otras vías de acceso a la información que no consistían en la interceptación. No descarto que en otros casos pueda recurrir a tal práctica, pero en este me parece que si hubiera tenido la versión grabada de la conversación telefónica no habría armado minuciosamente el "papelito" que armó, ya que no habría existido razón para ello.

SEÑOR KORZENIAK.- En primer lugar, quisiera dejar de lado ese tema genérico de los "barridos", porque en estos tiempos, según me han explicado –en lo personal no acudo a esos métodos- por algo así como U$S 400 se puede conseguir cierta clase de aparatitos que a más de doscientos metros permiten escuchar lo que se dice dentro de una casa. Esto existe en el mundo y también en el Uruguay. Repito que eso es lo que me han explicado, porque en mi casa no hago revisaciones ni tengo un aparato de esa naturaleza; yo no los uso y no espero que alguien los use conmigo.

Al señor Ministro, pienso preguntarle sobre este punto de otra manera. Vamos a hablar en términos sintéticos, como proponía el señor Ministro. Lo que le voy a preguntar al señor Ministro es si está enterado o no de que hablaron. El señor Ministro puede tener la más absoluta confianza –y me parece bueno que la tenga- tanto en su amigo Stirling como en su subordinado Pomoli, pero puede ocurrir que a lo mejor no le hayan contado todo lo que hablaron. Las amistades no son exclusivamente entre correligionarios, sino que en el Uruguay por suerte hay grupos grandes de amigos. Ahora bien, lo que le quiero preguntar concretamente al señor Ministro es si sabe que el ex Ministro Stirling preguntó al Comandante Pomoli si en los asentamientos -en los cantegriles, como se decía antes- hay muchos soldados y si esos soldados no estarían teniendo una propensión a votar, por estar más o menos irritados con el Gobierno. Este es el único tema que pregunto al Ministro si conoce. La razón es sencilla. Teóricamente, el Ministro sabe todo lo que pasa en las Fuerzas Armadas, pero en primer lugar a nadie se le oculta que es imposible que un solo ser humano pueda conocer todo, y en segundo término yo tengo alguna experiencia sobre el tema.

Lo digo con la mayor cordialidad e, incluso, con buen humor. Una vez discutimos acá –me parecía que no debíamos hacerlo- si el alto Oficial de la Marina, Cleffi, se había quedado solo un día o una semana en París en oportunidad de un viaje al Congo. El actual Ministro Fau insistió en que había sido solamente una noche, pero yo le decía que no, que había sido una semana, de lo que estoy absolutamente convencido; no tengo la menor duda e, incluso, podría decir en qué lugar y dónde se alojó. Sin embargo es obvio que el Ministro no puede estar en todo, primero porque al estar cumpliendo con su misión no había en ello nada ilícito.

El hecho es que de pronto trascienden conversaciones, puesto que el ex Ministro y candidato a la Presidencia se puede reunir con gente y comentar sin que medie ninguna mala intención ni nada por el estilo. Por eso pregunto al señor Ministro si cuando el Comandante en Jefe del Ejército –o su amigo y amigo de todos, el escribano Stirling- informó cuasi oficialmente –como debe hacerlo- de esa conversación, se hizo el comentario de que hubieran hablado de que había muchos soldados que estaban viviendo en asentamientos y que eso los ponía en una situación de escuchar todos los días una especie de opción –no digo irritación- en el sentido de que quienes los están gobernando lo están haciendo mal, y que ello no es justo.

Esta es la pregunta que le hago. Le repito que no pretendo que me diga que no lo conversaron o que sí lo hicieron. Lo que pregunto es si el Ministro tiene conocimiento de que lo hayan conversado, y con la respuesta que me brinde me doy por satisfecho.

SEÑOR MINISTRO.- Señor Senador: estos son temas muy especiales. Estamos hablando de una conversación de la que fueron protagonistas solo las dos personalidades de referencia. Aquí hay dos aspectos, uno de los cuales es la responsabilidad institucional. Yo debo creer en los Ccmandantes que tengo y el día que no crea en uno, lo destituyo. El día en que yo llegue a ese convencimiento porque me dieron una información falsa, ese Comandante no podrá estar a cargo de la Fuerza y entonces pediré al señor Presidente de la República que me acompañe en la decisión de pedir su relevo. No es la situación actual, pues tengo confianza en el señor Teniente General Pomoli, en todo lo que él me informa. Me ocurre lo mismo con el escribano Guillermo Stirling, a quien no puedo destituir del cargo de candidato a la Presidencia, pero me inspira confianza.

Supóngase usted, señor Senador Korzeniak, que el Presidente de su Partido, el señor Senador Gargano, mantiene una reunión con una única persona y que usted es informado por dicho señor Senador de lo que conversó con esa persona. Sin querer tomarme el atrevimiento de hacerle preguntas, metafórica o hipotéticamente, ¿usted le creería o no al señor Senador Gargano cuando le cuente de lo que habló con esa persona?

SEÑOR KORZENIAK.- Le creería, pero si no lo hiciera no lo puedo destituir, como hace usted.

SEÑOR MINISTRO.- Lo que quiero decir es que usted, por diez mil razones, sabe que el señor Senador Gargano le va a decir la verdad y usted va a tomar eso de esa manera. Entonces, a mí se me da la circunstancia de que los dos interlocutores –uno, con el que no tengo amistad sino una relación institucional, que me inspira confianza, y el otro es un amigo de casi toda la vida y también le tengo confianza- me dan dos versiones, que tomo por ciertas, que son coincidentes.

Yendo a la pregunta concreta que me formula el señor Senador, debo decir que ninguno de los dos me comentó que hubieran hablado sobre la situación del personal subalterno que vive en zonas marginales o en asentamientos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Advierto que esta reunión estaba fijada para las 17 y 30 horas, el señor Ministro llegó prácticamente en hora, y son las 20 y 30 horas; además, el señor Ministro ha venido acompañado por siete señores Oficiales y por el Subsecretario, doctor Elías Bluth. Por mi parte, no tengo problema de horario, pero simplemente quiero decir que no somos dueños del tiempo de los demás. Por lo tanto, restando aún por considerar dos puntos del orden del día, pongo a consideración de nuestros invitados y de los señores Senadores si seguimos sesionando o si hacemos un alto.

SEÑOR FERNÁNDEZ HUIDOBRO.- Yo fui el que planteó la mayor cantidad de puntos y por mi parte debo decir que no tengo inconveniente en que nos reunamos nuevamente el lunes que viene, si ello no incomoda al señor Ministro de Defensa Nacional y a sus asesores; aclaro que tampoco tendría problema en continuar en este momento.

SEÑOR MINISTRO.- A los únicos a los que nos puede incomodar es a mí o al doctor Elías Bluth, pues el resto de la delegación está permanentemente disponible para dar las informaciones del caso. Aclaro que en el día de hoy me ayudaría que la sesión se levantara porque tengo otro compromiso que, en todo caso, puedo suspender.

SEÑOR PRESIDENTE.- Con respecto al lunes que viene, yo no tendría problema en reunirme, pero hay que decir que estamos en el medio de una campaña electoral y el fin de semana que viene es "sandwiche".

(Dialogados)

-Me aclaran que el feriado del 18 de mayo se corre para el día 17, por lo que el lunes próximo sería feriado. A su vez, no podemos realizar esta convocatoria para el martes, porque es el último día de sesión ordinaria de este mes y tenemos un Orden del Día bastante frondoso en el Senado de la República. Por lo tanto, si el señor Ministro tiene posibilidades, quedaríamos de reunirnos el lunes 24.

SEÑOR MINISTRO.- No tengo mi agenda acá, pero creo que no tengo problemas y en todo caso me adapto a la fecha. Aclaro que los dos puntos a considerar son temas de interés. Todos tenemos un sentimiento colectivo acerca de la importancia de uno de ellos y el otro es más polémico, por lo que no me causa mayor dificultad concurrir a la reunión el lunes 24. Obviamente, esto es a confirmar por cuanto tal vez mi agenda me lo impida. En definitiva, consideraríamos el tema de la plataforma continental a cargo del buque Oyarbide y el del apostadero naval de La Paloma.

SEÑOR PRESIDENTE.- Siendo así, agradecemos la presencia del señor Ministro, del señor Subsecretario y de los señores Oficiales que lo acompañaron, quedando para el lunes 24 a las 17:30 horas.

Se levanta la sesión.

(Así se hace. Es la hora 20 y 32 minutos)